

DOLO EVENTUAL: possibilidade de aplicação nos crimes de trânsito por homicídio ou lesão corporal.

Santana, Adelmo de Jesus¹

RESUMO

Hodiernamente, observamos uma constante elevação no índice de homicídios e lesões corporais decorrentes dos acidentes de trânsito que ocorrem anualmente no Brasil, infrações que são julgadas em regra como crimes culposos de trânsito. Neste cenário, faz-se mister sopesar o panorama normativo que trata da submissão destes eventuais infratores, posto que, a questão da não observância das normas de trânsito, em alguns casos, é negligenciada por determinados condutores em flagrante irresponsabilidade latente, denotando total menoscabo com a lei e o dever objetivo de cuidado, condutas estas que por força da normativa penal de trânsito, acabam por sofrerem uma penalização muito a quem dos seus atos irresponsáveis. O estudo, a análise e as formas pertinentes para as responsabilidades no âmbito social e jurídico, fazem parte do presente artigo científico através de uma abordagem qualitativa e exploratória do tema em foco.

Palavras-chave: Dolo eventual. Culpa. Trânsito. Homicídio. Lesão corporal.

ABSTRACT

We have seen a steady increase in the number of homicides and personal injuries resulting from traffic accidents that occur annually in Brazil, infractions that are usually judged as guilty traffic crimes. In this scenario, it is necessary to weigh the normative panorama that deals with the submission of these possible offenders, since, in some cases, the issue of non-observance of traffic regulations is neglected by certain drivers in flagrant latent irresponsibility, denoting total impairment with the law and the objective duty of care, these acts that by virtue of the criminal law of transit, end up suffering a penalty to many of their irresponsible acts. The study, analysis and forms pertinent to social and legal responsibilities are part of the present scientific article through a qualitative and exploratory approach to the theme in focus.

Keywords: Eventual Dolo. Conscious guilt. Traffic. Murder. Bodily injury.

¹Santana, Adelmo de Jesus - 1.º Tenente da PMBA - Pós-graduado em Gestão de Trânsito - Centro Universitário Jorge Amado - Pós-graduado MBA em Logística Empresarial - Estácio-FIB/Salvador-Bahia Tecnólogo em Transporte Terrestre - Universidade Federal da Bahia - Instrutor de Trânsito - E-mail: adelmojsant@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

O presente estudo qualitativo e exploratório deste artigo científico, versa sobre o dolo eventual, com as possíveis possibilidades de aplicações do respectivo instituto aos crimes de homicídio e lesão corporal, causadas por condutores quando na circulação em vias terrestres, em específico, quando a luz do caso em concreto, verifica-se a exacerbação da falta do dever objetivo de cuidado no trânsito na condução de veículos automotores. O estudo busca abranger condutores, transeuntes, que poderão se tornarem vítimas potenciais dos delitos de trânsito em discussão e a responsabilidade do Estado-Juiz em aplicar de maneira correta um dos dispositivo em questão, partindo do princípio da legalidade que está inserido no atual Estado democrático de direito, assim como as normas penais que vigoram no país, em consonância com a jurisprudência atual, após a concretização do fato e abertura do devido processo legal, garantindo-se sempre a ampla defesa e o contraditório aos causadores dos sinistros.

A proposta temática é perquirir o problema da imensa quantidade de acidentes de trânsito no Brasil, que vitimizam diariamente pessoas que utilizam as vias terrestres para as mais diversas necessidades, em contraposição com a função precípua do poder judiciário, assim como outras instituições para a responsabilização dos inúmeros causadores da imensa mortandade no ciclo do trânsito brasileiro.

Neste sentido, visa a presente pesquisa estudar e analisar as possíveis formas para aplicação dos institutos jurídicos e doutrinários do dolo eventual e culpa consciente aos crimes de trânsito nas modalidades de homicídio e lesão corporal e no ordenamento da legislação de trânsito, nas quilométricas vias terrestres do Brasil, tendo diversos atores envolvidos nessa problemática antiga e atual ao mesmo tempo.

O objetivo geral é diferenciar o dispositivo legal quando da aplicação do instituto jurídico e doutrinário mais correto para a possível aplicação aos causadores dos diversos acidentes de trânsito com vítimas fatais ou lesionadas, após a ocorrência dos sinistros nas vias terrestres, que interligam a União, Estados, Distrito Federal e Municípios que compõem o território nacional.

Tendo ainda como objetivos específicos a definição do conceito de crime de trânsito, estudando os institutos jurídicos e doutrinários do dolo e da culpa no ordenamento brasileiro, elaborando ao final do trabalho acadêmico, um paralelo da aplicação nos casos concretos e de acordo com a legislação penal vigente no Brasil.

O tema tem relevância pelo alto número de acidentes de trânsito que ocorrem anualmente no Brasil, vitimando milhares de pessoas em condições produtivas e sequelando outras em números maiores, segundo os relatórios publicados nos últimos anos pela principal seguradora que administra o seguro DPVAT (danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre), impactando de maneira significativa em diversas áreas da sociedade, como saúde, educação, segurança, previdência social e privada, dentre outras áreas correlatas.

A relevância do tema é ainda ratificada pelos ditames da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que começou a vigorar em 01 de janeiro de 1998, que em seu artigo 1º, parágrafo 2º, reza que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”, bem como em seu o artigo 269, parágrafo 1º, que diz: “a ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa”.

Desta maneira, a escolha do tema justifica-se pelo interesse profissional do pesquisador, a relevância do tema com a sociedade em geral e a relação acadêmica científica do estudo em encontrar soluções para reduzir os impactos sociais gerados pelos diversos acidentes de trânsito nas inúmeras vias de circulações veiculares, distribuídas no âmbito nacional e fazendo fronteiras com vários países da América do Sul e a repercussão negativa diante de tanta permissividade social e estatal, que deixam transparecer uma sensação de impunidade diante da vasta quantidade de acidentes e a pífia incriminação dos causadores destes, sendo que diversos fatores influenciam para isso, dentre os

quais, as normas regulamentadoras em vigência no cenário atual, que se apresentam como brandas, diante da imensa quantidade de vítimas fatais e lesionados.

2. DO CRIME E DO DIREITO PENAL

Para Estefam e Gonçalves (2018, p. 432), há diversos conceitos de crime, agrupados em diferentes categorias, cada qual com um enfoque diferente e um propósito bem definido. Destes, os principais são os **conceitos material, formal e analítico**. Conforme descrições abaixo:

O **conceito material** é o que se ocupa da **essência do fenômeno**, buscando compreender **quais** são os **dados necessários** para que um **comportamento** possa ser considerado **criminoso** ou, em outras palavras, o que justifica seja uma conduta considerada penalmente relevante aos olhos da sociedade. O **conceito formal** intenta definir o delito **focando** em suas **consequências jurídicas**, isto é, na **espécie de sanção** cominada. Assim, por exemplo, o inadimplemento contratual não pode ser considerado um crime, pois não acarreta a imposição de nenhuma sanção penal (pena privativa de liberdade, pena alternativa ou medida de segurança), mas apenas provoca o dever de indenizar a parte contrária. O **conceito analítico**, sobre o qual nos deteremos ao longo deste capítulo, trata de **conhecer a estrutura e os elementos do crime, sistematizando-os** de maneira organizada, sequenciada e inter-relacionada.

Apresentada as lições doutrinárias acima aludidas, convém aduzir ainda, que a persecução penal é a forma do Estado-Juiz buscar a responsabilidade penal de um possível infrator, aplicando-lhe a devida reprimenda em razão do seu direito de punir, materializado no direito penal. Neste sentido, direito penal, conforme o enunciado de Bitencourt (2012, p. 56-57), é um conjunto de normas jurídicas que tem por objeto a determinação de infrações de natureza penal e suas sanções correspondentes - penas e medidas de segurança.

Lado outro, no que tange o direito penal, Masson (2014, p. 79), o define como direito penal objetivo, que é o conjunto de leis penais em vigor, ou seja, todas as já produzidas e ainda não revogadas. Masson, conceitua ainda que o direito penal subjetivo, é o direito de punir, o *ius puniendi*, exclusivo do Estado, o qual nasce quando for violado o conteúdo da lei penal incriminadora.

Neste sentido, as normas incriminadoras devem estar previamente positivadas, para assim dar vida a forma legal do Estado de ter o poder de punir

os infratores em caso de descumprimento normativo, ou seja, quando do cometimento de um ilícito penal, não ficando ao alvitre do desejo meramente pessoal, social e estatal.

Nas definições de Estefam e Gonçalves, (2018, p. 58), direito penal comum e especial é utilizada para designar, de um lado, o Direito Penal aplicável pela justiça comum a todas as pessoas, de modo geral, e, de outro, um setor do Direito Penal que se encontra sob uma jurisdição especial e, por conseguinte, somente rege a conduta de um grupo determinado de sujeitos. O direito penal comum funda-se no Código Penal e nas diversas leis penais extravagantes, como a Lei de Drogas (Lei nº 11.343/2006), o Estatuto do Desarmamento (Lei nº 10.826/2003), o Código de Trânsito (Lei nº 9.503/97) etc. O direito penal especial encontra-se sob a responsabilidade da justiça especializada, que, em nosso país, circunscreve-se à justiça militar ou castrense, a quem cumpre aplicar as normas contidas no Código Penal Militar (Decreto-lei nº 1.001/69). Pode-se dizer, então, que direito penal especial, no Brasil, corresponde ao direito penal militar.

Desta maneira, pode-se afirmar que a legislação de trânsito que vigora atualmente no país, é direcionada a uma categoria especial no tocante ao público que consistem em condutores, pedestres e outros atores envolvidos na dinâmica social de tráfego, ou seja, há uma legislação específica para essa classe em discussão, que é regida pelo direito penal comum. Neste sentido, para efeito de concebermos o ponto fulcral da discussão apresentada, devemos trazer à baila as lições de Greco (2017, p. 240), no que tange a definição dos crimes dolosos e crimes culposos, inserta nos incisos I e II do artigo 18 do Código Penal, (BRASIL, 1940):

Art. 18. Diz-se o crime:

Crime doloso

I - Doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo;

Crime culposo

II - Culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

Parágrafo único. Salvo os casos expressos em lei, ninguém pode ser punido por fato previsto como crime, senão quando o pratica dolosamente.

No que tange a conduta dolosa, dos dispositivos supracitados, entendemos que a responsabilidade do agente se dá, quer por este ter desejado o resultado lesivo ao bem jurídico tutelado pela norma penal, quer por ter ele assumido o risco de produzi-lo, materializando as teorias da vontade e o do consentimento ou assentimento.

Em outro giro, a conduta delitiva culposa, configura-se com a infração do dever objetivo de cuidado, ou seja, há com uma ação voluntária, materializada por uma imprudência, negligência ou imperícia, que causa um resultado lesivo ao bem jurídico tutelado pela norma penal. Na conduta delitiva culposa, não há vontade de produzir o resultado lesivo, nem tão pouco há o consentimento de produzir esse risco.

Neste diapasão, partindo da letra da lei, devemos trazer à baila as lições de Greco (2017, p. 240-241), que leciona que a regra constante do parágrafo único do artigo 18 do Código Penal é a seguinte:

Tal regra, portanto, nos leva a concluir que todo crime é doloso; somente haverá infração penal de natureza culposa quando houver uma ressalva expressa na lei. O artigo que admitir a modalidade culposa deverá, nos termos exigidos pelo mencionado parágrafo único, fazê-lo expressamente, narrando o comportamento culposo. Caso contrário, deverá ser presumida a inadmissibilidade da figura típica culposa. (GRECO 2017, p. 240-241).

Acerca das condutas delitivas, convém ainda aduzir, que conforme o princípio constitucional da legalidade penal, que se subdivide em princípio da reserva legal e da anterioridade da lei penal, “não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal”. (Artigo 5º, XXXIX da CF e 1º do CP), nos revelando a norma principiológica que a conduta delitiva há de estar tipificada de forma clara e precisa no dispositivo legal de forma anterior ao fato, elencando a norma a medida punitiva a ser aplicada pelo Estado ao infrator.

Prima face, convém aduzir que a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), trouxe em seu arcabouço normativo, as regras penais a serem observadas quando da prática da figura típica do homicídio e da lesão corporal, quando observadas em contexto de crimes

praticados no trânsito. Quis assim o legislador tratar dessas condutas em legislação própria, conforme as redações previstas no capítulo XIX, seção II, dos crimes em espécie do vigente Código de Trânsito Brasileiro, (BRASIL, 1997), conforme as definições abaixo:

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor: **Penas** - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. **§ 1º** - No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente: **I** - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; **II** - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada; **III** - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente; **IV** - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros. **§ 3º** - Se o agente conduz veículo automotor sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: **Penas** - reclusão, de cinco a oito anos, e suspensão ou proibição do direito de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. **Art. 303.** Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor: **Penas** - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. **§ 1º** - Aumenta-se a pena de 1/3 (um terço) à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do **§ 1º** do **art. 302**. **§ 2º** - A pena privativa de liberdade é de reclusão de dois a cinco anos, sem prejuízo das outras penas previstas neste artigo, se o agente conduz o veículo com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, e se do crime resultar lesão corporal de natureza grave ou gravíssima. (BRASIL, 1997)

Desta perspectiva, podemos perceber que em uma primeira análise, pautando a nossa percepção na mensagem legislativa, temos que tais condutas nascem para nosso ordenamento jurídico na modalidade culposa, ou seja, a princípio ambas as tipificações são reguladas por uma legislação específica, sendo estas à luz do direito penal, figuras típicas praticadas quando na condução de veículo automotor em vias terrestres, possuindo em tese uma penalidade mais branda.

Frise-se, em princípio, quis o legislador dá um tratamento diferenciado aos condutores de veículo automotor que acabam por praticar homicídios ou lesões corporais na condução de veículo automotor, em face de uma menor reprovação social, posto que, em tese, estes não agem com animus direto de ofender o bem jurídico vida ou integridade física das possíveis vítimas, resultado esse que se dá em tese pela falta de observação do dever objetivo de cuidado de observar as normas de trânsito, em uma das modalidades de culpa.

Acerca do tema, Estefam e Gonçalves (2018, p. 511), destaca que há três modalidades de culpa, expressamente referidas em nosso Código Penal (art. 18, II): **imprudência, negligência e imperícia**. São, a rigor, as três **formas** pelas quais o indivíduo pode **violar o dever de cuidado objetivo**.

Imprudência: significa a culpa manifestada de forma ativa, que se dá com a quebra de regras de conduta ensinadas pela experiência; consiste no agir sem precaução, precipitado, imponderado. Exemplo: uma pessoa que não sabe lidar com arma de fogo a manuseia e provoca o disparo, matando outrem; alguém dirige um veículo automotor em alta velocidade e ultrapassa o farol vermelho, atropelando outrem.

Negligência: ocorre quando o sujeito se porta sem a devida cautela. É a culpa que se manifesta na forma omissiva. Note-se que a omissão da cautela ocorre antes do resultado, que é sempre posterior. Exemplo: mãe não guarda um veneno perigoso, deixando-o à mesa e, com isso, possibilitando que seu filho pequeno, posteriormente, o ingira e morra.

Imperícia: é a falta de aptidão para o exercício de arte ou profissão. Deriva da prática de certa atividade, omissiva ou comissiva, por alguém incapacitado a tanto, por falta de conhecimento ou inexperiência. Exemplo: engenheiro que projeta casa sem alicerces suficientes e provoca a morte do morador. (ESTEFAM E GONÇALVES 2018, p. 511).

Em observação a vontade da lei, tem-se que, no homicídio culposo no trânsito na redação de Branco (2012, p. 108), o objeto jurídico imediato é a vida da pessoa que sofre a ação culposa do sujeito ativo. De forma mediata, é a segurança no trânsito. Ainda de acordo com o enunciado de Branco (2012, p. 113-114), na lesão corporal culposa no trânsito, o objeto jurídico imediato é a integridade física da pessoa que sofre a ação culposa do sujeito ativo. De forma mediata, é a segurança no trânsito.

As previsões penais do código de trânsito brasileiro, aparecem como importante inovação, ao passo que elenca condutas anteriormente inexistentes no seu ordenamento, direcionando para a lei de contravenções penais ou legislações esparsas na codificação penal. De acordo com Branco (2012, p. 107), em matéria penal, propõe-se a ser o instrumento por meio do qual o Estado combaterá os abusos praticados na direção de veículo automotor. Afinal, a caótica falta de segurança viária, observa Guilherme de Souza Nucci, “causadora de muitos acidentes de trânsito, justifica a tomadas de medidas estatais mais rígidas”.

Partindo das elucubrações do eminente doutrinador Guilherme de Souza Nucci aduzidas acima, temos ainda que entender, que o direito é sempre um

fenômeno verificável na realidade social, sendo este um fato social, e como objeto científico, pode ser estudado sob três dimensões: através da filosofia do direito, da ciência dogmática-normativista do direito e da sociologia jurídica, podendo ser observado, pois, como instrumento de mutação social e não, simplesmente, um regulador da ordem social estabelecida, devendo a mensagem legislativa positivada na norma, guardar proporção efetiva aos fins sociais que ela se destina, sob pena de uma proteção insuficiente da norma regra.

Neste diapasão, em razão do crescente índice de vítimas no contexto de acidentes envolvendo condução de veículo automotor, em que é observado na investigação dos fatos uma exorbitância na violação do dever objetivo de cuidado, nasce a necessidade de ponderar a formalidade da norma dos artigos 302 e 303 do Código de Trânsito Brasileiro, que tratam do homicídio e da lesão corporal culposa na condução de veículos automotores, em uma análise de controle judiciário da norma, adequando o enquadramento do infrator de forma justa, tornando eficiente o poder dever de punir do Estado-juiz. Passemos então a perquirir tal raciocínio, trazendo à baila os institutos da culpa e do dolo.

3. CULPA E DOLO

3.1 DA CULPA

Acerca dos crimes culposos, a doutrina a divide em culpa consciente e culpa inconsciente, sendo que na conceituação de Greco (2017, p. 338), a previsibilidade é um dos elementos que integram o crime culposo. Quando o agente deixa de prever o resultado que lhe era previsível, fala-se em culpa inconsciente ou culpa comum. Culpa consciente é aquela em que o agente, embora prevendo o resultado, não deixa de praticar a conduta acreditando, sinceramente, que este resultado não venha a ocorrer. O resultado, embora previsto, não é assumido ou aceito pelo agente, que confia na sua não ocorrência.

A culpa inconsciente distingue-se da culpa consciente justamente no que diz respeito à previsão do resultado; naquela, o resultado, embora previsível, não foi previsto pelo agente; nesta, o resultado é previsto, mas o agente, confiando em

si mesmo, nas suas habilidades pessoais, acredita sinceramente que este não venha a ocorrer. A culpa inconsciente é a culpa sem previsão e a culpa consciente é a culpa com previsão, Greco (2017, p. 338).

Para efeito de responsabilização, o Código Penal Brasileiro equipara a culpa consciente à inconsciente, designa a mesma pena abstrata para ambos os casos, neste sentido, para efeito prático no que tange a reprimenda penal no caso de homicídio e lesão corporal culposa no trânsito, a aplicação do instituto da culpa consciente no caso de uma conduta que viole o dever de cuidado objetivo de forma exorbitantemente reprovável, não sanaria o problema da sensação de impunidade, restando apenas a análise do Julgador pautado no estudo do instituto do dolo.

3.2 DO DOLO

Como dito alhures, o Código Penal Brasileiro elenca a modalidade de crime doloso como regra, sendo a conduta delitiva culposa uma exceção, recorrendo a doutrina pátria acerca do estudo desses institutos, com a seguinte perceptiva analítica: Conforme doutrina de Masson (2014, p. 352), **dolo direto**, também denominado **dolo determinado, intencional, imediato** ou, ainda, **dolo incondicionado**, é aquele em que a vontade do agente é voltada a determinado resultado. Ele dirige sua conduta a uma finalidade precisa. É o caso do assassino profissional que, desejando a morte da vítima, dispara contra ela um único tiro, certo e fatal.

Continuando com o pensamento de Masson (2014, p. 352), **dolo indireto** ou **indeterminado**, por sua vez, é aquele em que o agente não tem a vontade dirigida a um resultado determinado. Subdivide-se em dolo alternativo e em dolo eventual.

Dolo alternativo é o que se verifica quando o agente deseja, indistintamente, um ou outro resultado. Sua intenção se destina, **com igual intensidade**, a produzir um entre vários resultados previstos como possíveis. É o caso do sujeito que atira contra o seu desafeto, com o propósito de matar ou ferir. Se matar, responderá por homicídio. Mas, e se ferir, responderá por tentativa de homicídio ou por lesões corporais (MASSON 2014, p. 352).

O entendimento de Masson (2014, p. 352) conclui que em caso de dolo alternativo, o agente sempre responderá pelo resultado mais grave. Justifica-se esse raciocínio pelo fato de o Código Penal ter adotado em seu art. 18, I, a teoria da vontade. E, assim sendo, se teve a vontade de praticar um crime mais grave, por ele deve responder, ainda que na forma tentada.

Partindo desse entendimento doutrinário, para efeito de perquirir a responsabilidade penal de um condutor de veículo automotor quando da prática de um homicídio ou lesão corporal no trânsito, devemos observar as modalidades de dolo, essencialmente, quando é flagrante a total inobservância do dever objetivo de cuidado, materializado em uma conduta que ultrapassa os limites da aceitabilidade e reprovação social, o que nos faz declinar na possibilidade de aplicação do dolo eventual em alguns casos pontuais de prática de homicídio e lesões corporais no trânsito na condução de veículo automotor.

3.3 DOLO EVENTUAL

Para Bitencourt (2012, p. 775), haverá dolo eventual quando o agente não quiser diretamente a realização do tipo, mas aceitá-la como possível ou até provável, assumindo o risco da produção do resultado (art.18, I, in fine, do CP). No dolo eventual o agente prevê o resultado como provável ou, ao menos, como possível, mas, apesar de prevê-lo, age aceitando o risco de produzi-lo. Como afirmava Hungria, assumir o risco é alguma coisa mais que ter consciência de correr o risco: é consentir previamente no resultado, caso este venha efetivamente a ocorrer. Essa espécie de dolo tanto pode existir quando a intenção do agente dirige-se a um fim penalmente típico como quando se dirige a um resultado extra típico.

No entendimento de Ferraz (2012, p. 57), um fator de risco de acidentes de trânsito é a denominada conduta perigosa, que no caso de condutores (direção perigosa) consiste em dirigir o veículo sem respeitar as leis de trânsito e o bom senso, como: transitar com velocidade inapropriada, ultrapassar outro veículo em via de duplo sentido de maneira imprudente, utilizar o exíguo espaço entre carros para passar com bicicleta ou motocicleta, entrar em cruzamentos semaforizados

no vermelho, trafegar na contramão, realizar manobras perigosas, ziguezaguear com o veículo no trânsito (sobretudo motocicleta), etc. Ferraz (2012, p. 69), ainda reitera que a velocidade alta é o principal fator associado aos acidentes com vítimas graves e/ou fatais.

Tais condutas podem de alguma maneira coincidir com o instituto do dolo eventual, embora não seja a intenção do condutor, todavia, está assumindo um grau de risco para causar um sinistro de trânsito, devido a seus comportamentos inadequados na condução de veículos motorizados.

3.4 DOLO EVENTUAL E OS CRIMES DE TRÂNSITO

Na visão de Masson (2014, p. 354), a jurisprudência posiciona-se no sentido de existir dolo eventual na conduta do agente responsável por graves crimes praticados na direção de veículo automotor. Esta escolha fundamenta-se nas diversas campanhas educativas realizadas nas últimas décadas, demonstrando os inúmeros riscos da direção ousada e perigosa, como se dá no racha e no excesso de velocidade em via pública. Tais advertências são suficientes para esclarecer os motoristas da vedação legal de tais comportamentos, bem como dos resultados danosos que, em razão delas, são rotineiramente produzidos. E, se mesmo assim continua o condutor de veículo automotor a agir de forma imprudente, revela inequivocamente sua indiferença com a vida e a integridade corporal alheia, devendo responder pelo crime doloso a que der causa.

Acerca da possibilidade da aplicação do dolo eventual nos crimes de trânsito, a jurisprudência pátria já se pronunciou neste sentido:

HABEAS CORPUS SUBSTITUTIVO. HOMICÍDIO CONSUMADO E TENTADO. DOLO EVENTUAL. DESCLASSIFICAÇÃO. CRIMES DE TRÂNSITO. IMPOSSIBILIDADE. EMBRIAGUEZ. CONSTATAÇÃO TÉCNICA DO GRAU DE ALCOOLEMIA. OUTRAS CIRCUNSTÂNCIAS QUE REVELAM A OCORRÊNCIA DE DOLO EVENTUAL. COMPETÊNCIA CONSTITUCIONAL DO TRIBUNAL DO JÚRI. DILAÇÃO PROBATÓRIA. CONSTRANGIMENTO ILEGAL NÃO EVIDENCIADO. HABEAS CORPUS NÃO CONHECIDO. 1. É admissível, em crimes de homicídio na direção de veículo automotor, o reconhecimento do dolo eventual, a depender das circunstâncias concretas da conduta. 2. A questão relativa à incompatibilidade entre o dolo eventual e o crime tentado não foi objeto de análise pelo Tribunal de origem, razão pela qual não pode ser examinada por esta Corte Superior, sob pena de indevida supressão de instância. 3. A embriaguez não foi a única circunstância externa configuradora do dolo eventual.

Assim, na espécie, a Corte de origem entendeu, com base nas provas dos autos, que "o recorrente não está sendo processado em razão de uma simples embriaguez ao volante da qual resultou uma morte, mas sim de dirigir em velocidade incompatível com o local, à noite, na contramão de direção em rodovia" (fl. 69). Tais circunstâncias indicam, em tese, terem sido os crimes praticados com dolo eventual. 4. Infirmar a conclusão alcançada pela Corte de origem demandaria dilação probatória, iniciativa inviável no âmbito desta ação constitucional. 5. Habeas Corpus não conhecido. (STJ - HC: 303872 SP 2014/0230430-5, Relator: Ministro ROGERIO SCHIETTI CRUZ, Data de Julgamento: 15/12/2016, T6 - SEXTA TURMA, Data de Publicação: DJe 02/02/2017)

Ainda sobre a perspectiva da aplicação do dolo eventual nos crimes de trânsito, Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal (STF), na sessão do dia 29 de maio de 2018, negou habeas corpus a um condenado por homicídio doloso em decorrência de colisão de trânsito com vítima fatal. No Habeas Corpus (HC) 124687, o réu, condenado, pedia a desclassificação do crime de dolo eventual para homicídio culposo. O crime ocorreu em circunstância de embriaguez e condução de veículo na contramão.

Na ocasião da sessão, a Turma, por maioria, acompanhou a linha do voto do ministro Luís Roberto Barroso, para quem nesses casos é legítimo o tratamento do caso como crime doloso e julgamento pelo Tribunal do Júri. Segundo seu voto, o trânsito provoca mais de 50 mil óbitos por ano, "um verdadeiro genocídio". "A única forma de se coibir essa quantidade maciça de jovens e direção embriagada é tratar isso com a seriedade penal que merece. Não é possível glamurizar a bebida no trânsito, sobretudo quando resulta em morte", afirmou.

Adotaram a mesma posição a ministra Rosa Weber e o ministro Alexandre de Moraes, que destacou haver a conjugação da bebida e do fato de o motorista trafegar na contramão. "O dolo não é direto, mas eventual, envolvendo transitar na contramão. Caso específico que diferencia a culpa consciente do dolo eventual. Ele assumiu o risco ou não se preocupou com o risco", afirmou.

Ficou vencido o relator, ministro Marco Aurélio, aplicando ao caso a previsão do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que enquadra a circunstância de morte envolvendo embriaguez como homicídio culposo. Para ele, pelo critério da especialidade, o CTB suplanta a norma geral. "Não cabe ante o critério da especialidade enquadrar a conduta no artigo 121 do Código Penal", afirmou. O

ministro Luiz Fux ficou vencido em parte na votação. Processos relacionados HC 124687.

Percebe-se da jurisprudência colacionada, que não obstante, as condutas de homicídio e lesões corporais na condução de veículo automotor estarem em princípio abarcadas no código de trânsito como figuras típicas culposas, tais situações quando efetivamente ocorrerem, devem passar por uma filtragem judicial a luz do caso em concreto, com o objetivo de perceber como a resultado ocorreu, as circunstâncias concretas da conduta do agente, mesurando se houve no evento uma exorbitante violação do dever objetivo de cuidado, materializada em uma conduta eminentemente perigosa, que não pode ser tolerado de um homem médio.

4. METODOLOGIA

O presente artigo científico tem por características uma abordagem qualitativa e exploratória, conforme Severino (2007, p. 119), conceitua que a abordagem qualitativa, são várias metodologias de pesquisa que podem adotar uma abordagem qualitativa, modo de dizer que faz referência mais a seus fundamentos epistemológicos do que propriamente a especificidades metodológicas. Reiterando ainda, segundo Severino (2007, p. 123), pesquisa exploratória busca apenas levantar informações sobre um determinado objeto, delimitando assim um campo de trabalho, mapeando as condições de manifestação desse objeto.

A base fundamental deste trabalho, fez-se de forma bibliográfica, que segundo Cerqueira, Santos e Silva (2018, p. 39-40) é o modelo de pesquisa apoiado nas publicações impressas e eletrônicas, tais como: livros, leis, trabalhos acadêmicos como artigos, monografias dissertações, teses, revistas, dentre outros.

Serviram de base ainda, o Decreto-lei que institui o Código Penal Brasileiro, a Lei que institui o atual Código de Trânsito Brasileiro, doutrinas e jurisprudências de tribunais superiores.

Após a abordagem qualitativa e a pesquisa exploratória, foi efetuada a catalogação do referencial teórico, leitura do material e a separação do conteúdo para a produção do referido artigo, as ideias foram organizadas para fundamentarem as definições dos conceitos, discussão das possibilidades de aplicações de outros dispositivos legais para uma possível responsabilização dos condutores que cometem tais crimes tipificados nas codificações específicas após as consequências danosas causadas pelas condutas destes no território nacional.

5. CONCLUSÃO

Percebe-se que dentro dos conceitos de crimes, dolo e suas espécies, culpa e suas modalidades, os causadores dos inúmeros acidentes, que ocorrem diariamente nas diversas vias de circulações veiculares e transeuntes, o contexto atual de responsabilização para com estes condutores infratores, com base na letra fria da lei, é, pífio, diante dos números apresentados em forma de relatórios pela principal seguradora que administra o seguro DPVAT, conforme significado enunciado na introdução deste artigo, as diversas possibilidades aplicáveis aos respectivos condutores, a explanação do assunto pontuou que as necessidades atuais, principalmente no tocante a questão de incriminação que é uma constante, faz-se cada vez mais importante nos estudos e nas análises para descoberta e aprimoramento dos processos de responsabilizações aos que infringem as normas de trânsito, segurança e dispositivos criminais, após o cometimento dos mais variados sinistros de trânsito. Destacando que o problema tem que ser discutido e atualizado de diversas formas, o que é de grande importância no cenário nacional e internacional.

O estudo jurídico e doutrinário, é uma necessidade constante, para aperfeiçoar a melhor aplicação aos responsáveis das mortes e lesões, cabendo aos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário, juntamente com outros setores públicos e privados, no sentido de diminuir de maneira significativa o atual contexto nacional, que reverbera no âmbito internacional, haja a vista, que o Brasil compõe organizações internacionais que lidam com a temática, trânsito. Reforçando que outras formas de estudos não estão descartadas e o referido trabalho é mais uma

etapa do conhecimento técnico que visa acrescentar mais um complemento ao infinito campo do saber, sendo sempre importante a continuidade da exploração científica da presente discussão, trabalhada cientificamente, pautando sempre na preservação jurídica legal e por consequência abrangendo o atual Estado democrático de direito brasileiro.

Através da análise doutrinária e jurisprudencial colacionada, podemos identificar como possível a adequação da norma esculpida nos artigos 302 e 303 do Código de Trânsito Brasileiro à luz do caso em concreto, em específico, após a filtragem do Poder Judiciário, construindo de maneira racional a aplicação do instituto do dolo eventual em determinados casos de homicídios e lesões corporais provenientes de acidente na condução de veículo automotor, onde se verifica uma exorbitante violação ao dever objetivo de cuidado imposto pela lei ao cidadão condutor.

REFERÊNCIAS

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de direito penal: parte geral, 1/Cezar Roberto Bitencourt.** - 17ª Ed. Rev., ampl. e atual. De acordo com a Lei nº 12.550, de 2011. São Paulo: Saraiva, 2012;

BRANCO, Emerson Castelo. **Legislação penal especial para concurso: Polícia Federal/Emerson Castelo Branco.** 3ª Ed. Ver. e Atual. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO. 2012;

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>;

BRASIL. Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del2848compilado.htm>;

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503Compilado.htm>;

CERQUEIRA, Antônia Lílian Santana de; SANTOS, Dilson Antonio Rosário dos; SILVA, Deraldo Antônio Moraes da. **Manual de Metodologia Científica: desmistificando o método.** 2ª Ed. Ver. e Atual. Salvador: Press Color, 2018;

ESTEFAM, André; GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. **Direito penal esquematizado®: parte geral/André estevam e Victor Eduardo Rios Gonçalves.** 7ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2018. (Coleção esquematizado®/coordenador Pedro Lenza);

FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto “Coca”...[et al.]. **Segurança viária.** São Carlos, São Paulo: Suprema Gráfica e Editora, 2012;

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: parte geral, volume I / Rogério Greco.** - 19. ed. - Niterói, RJ: Impetus, 2017;

MASSON, Cleber. **Direito penal esquematizado - Parte geral - vol. 1/Cleber Masson.** 8ª Ed. Rev., Atual. e Ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2014;

Relatório anual 2019 - Seguradora Líder - DPVAT. Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual-2019.pdf>>. Acesso 16 de jan. 2021;

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico.** 8ª reimpressão da 23ª edição revista e atualizada. São Paulo: Cortez, 2007;

www.stf.jus.br. Disponível em:
<<http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=379904>>. Acesso 16 de jan. 2021;

www.stj.jusbrasil.com.br. Disponível em:
<<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/433538305/habeas-corpus-hc-303872-sp-2014-0230430-5/inteiro-teor-433538315?ref=juris-tabs>>.
Acesso em 16 de jan. 2021.